Deutscher Bundestag **Drucksache 18/6759**
18. Wahlperiode 23.11.2015

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/6613 –

Havarie des Frachters Purple Beach in der deutschen Nordsee (Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/5573)

Vorbemerkung der Fragesteller

Nachdem sich am 25. Mai 2015 an Bord des Frachtschiffes Purple Beach in der Nordsee eine Ladungserhitzung in einem Laderaum entwickelte, übernahm das Havariekommando (HK) als gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer zur Koordinierung des Unfallmanagements die Einsatzleitung über die staatlichen Einsatzmittel und Einsatzkräfte. Auch mehrere Monate nach dem Unfall und nach einer Kleinen Anfrage an die Bundesregierung sind viele Fragen noch nicht endgültig beantwortet worden. Zwischenzeitlich dürften die meisten Schäden aufgenommen worden und das Ausmaß der Kosten, die durch den Einsatz staatlicher Mittel und Kräfte entstanden sind, zu beziffern sein.

Gleich zu Beginn seiner Aktivitäten hatte das HK die fachkundige Besatzung, die als Gegenmaßnahme den betroffenen Laderaum mit Kohlendioxid geflutet und die Rauchentwicklung gestoppt hatte, rasch von Bord geholt.

Das HK ging aufgrund der anfänglichen Feststellung einer „explosiven Atmosphäre“ von einer möglichen Misch- bzw. Kreuzreaktion aus und hielt diese Einschätzung auch weiterhin gegenüber der Öffentlichkeit aufrecht. So gab das HK eine Warnmeldung an die Öffentlichkeit heraus, richtete ein Infotelefon ein und veranlasste den Einsatz fast aller verfügbaren Einsatzmittel, wie Hubschrauber, Flugzeuge, Schiffe und Kraftfahrzeuge. Jedoch besteht weiterhin der Eindruck, dass aufgrund der mitgeführten Ladung(en), der austretenden Stoffe und der Entfernung von der Küste objektiv zu keiner Zeit eine Explosionsgefahr an Bord oder Gesundheitsgefahren für die Bevölkerung bestanden.

Der von der Bundesregierung behauptete Einsatzerfolg ist zu hinterfragen, da der Eindruck besteht, dass erst durch das Unfallmanagement des HK die von der Besatzung zunächst gestoppte Ladungserhitzung erneut begann und das Anlaufen eines Nothafens erforderlich wurde. Auch der hohe Aufwand an staatlichen Mitteln und Kräften mit höchstwahrscheinlich hohen Kosten ist zu hinterfragen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 19. November 2015 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundesregierung verweist wie schon in der Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zu dieser Thematik auf Bundestagsdrucksache 18/5573 darauf, dass der Seeunfall „Purple Beach" nach den Bestimmungen des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes (SUG) von der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) untersucht wird. Die Beantwortung der Kleinen Anfrage erfolgt nach aktuellem Kenntnisstand und unter dem Vorbehalt der laufenden amtlichen Seeunfalluntersuchung durch die BSU.

1. Welche Kosten sind nach Kenntnis der Bundesregierung durch welche staatliche Gefahrenabwehr- oder Bergungsmaßnahme in welcher Höhe aus welchem Grund durch welches Einsatzpersonal oder welches Einsatzmittel auf Reede, während der Verschleppung nach Wilhelmshaven und während der Liegezeit in Wilhelmshaven entstanden, und welche dieser Kosten wurden welchem Verursacher wann von wem mit welchem Ergebnis in Rechnung gestellt?

Das Havariekommando (HK) hat nach Beendigung der komplexen Schadenslage die am Einsatz beteiligten Stellen aufgefordert, Kostenrechnungen zu erstellen. Diese sind bislang beim HK noch nicht alle eingegangen.

Das Schleppen von der Reede zum Notliegeplatz wurde direkt vom Reeder beauftragt und abgerechnet. Dasselbe gilt für die Maßnahmen in Wilhelmshaven. Zu diesen Kostenpositionen liegen dem HK daher keine Kenntnisse vor.

2. Bis wann wird durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchungen (BSU) ein Untersuchungsbericht oder ein Zwischenbericht zur Untersuchung vorgelegt werden?

Für die Veröffentlichung des endgültigen Untersuchungsberichts oder eines Untersuchungszwischenberichts gelten die gesetzlichen Vorgaben des § 28 Absatz 1 des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes.

3. Hat nach Kenntnis der Bundesregierung die Staatsanwaltschaft im Zusammenhang mit der Havarie der „Purple Beach" ermittelt, und wenn ja, mit welchem Ergebnis, und wenn nein, warum nicht?

Nach Kenntnis der Bundesregierung werden durch die zuständige Wasserschutzpolizei Vorermittlungen durchgeführt, um der Staatsanwaltschaft am Landgericht Oldenburg eine Entscheidung zu ermöglichen, ob ein förmliches Ermittlungsverfahren wegen möglicher Straftaten durchgeführt werden muss.

4. a) Welche internationalen Anerkennungen des Havariekommandos gab es wann durch wen bereits und durch welche wann und von wem getätigten Aussagen begründet die Bundesregierung ihre Behauptung, dass die mit der Einrichtung des HK geschaffene Struktur der Einsatzbewältigung maritimer Großschadenslagen internationale Anerkennung findet?

   b) Welche Staaten haben nach Kenntnis der Bundesregierung ihre nationale Struktur der Einsatzbewältigung maritimer Großschadenslagen wann aus welchem Grund, wie nach dem Vorbild des HK überarbeitet?

Seit der Errichtung des HKs im Jahr 2003 haben diverse Vertreter verschiedener Staaten das HK besucht, um sich über die Organisation, Aufgaben, taktische Konzepte und geschaffene Struktur der Maritimen Notfallvorsorge in Deutschland zu

informieren. Von besonderem Interesse war neben der taktisch-operativen Ausrichtung und den verschiedenen Einsatzmitteln auch das Zusammenwirken verschiedener Bundes- und Landesbehörden bei Maritimen Großschadenslagen unter der Leitung des HK.

Zudem ist das HK in verschiedenen Arbeitsgruppen auf europäischer und internationaler Arbeitsgruppe vertreten und gestaltet diese maßgeblich mit.

5. Aus welchen Gründen soll es der Opposition im Deutschen Bundestag nicht gestattet sein, die Unfallmanagementmaßnahmen des HK zu hinterfragen (vgl. Vorbemerkung der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 18/5573), zumal negative Kostenauswirkungen des Einsatzes auf den Bundeshaushalt möglich sind?

Das Recht, im Deutschen Bundestag Anfragen an die Bundesregierung zu richten, wurde und wird nicht in Abrede gestellt.

6. Welche explosiven Eigenschaften besitzt Ammoniumsulfat (Ladung im benachbarten Laderaum), und wie hätte sich nach Kenntnissen der Bundesregierung im Zusammenhang mit der Ladungserhitzung die hochexplosive Verbindung Ammoniumnitrat oder andere explosive Verbindungen bilden können?

Ammoniumsulfat besitzt keine explosiven Eigenschaften (siehe Sicherheitsdatenblatt). Ammoniumnitrat ist Bestandteil des NPK-Düngers NITROPHOSKA © 15+15+15+2S. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1a der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/5573 verwiesen.

7. Wie lange lag der Frachter Purple Beach aus welchem Grund am Jade-Weser-Port oder einem anderen wilhelmshavener Liegeplatz, wo liegt er zurzeit, und ab wann wird er nach Kenntnissen der Bundesregierung voraussichtlich wieder einsatzbereit sein?

Am 1. Juni 2015 wurde MS „Purple Beach“ zum Jade-Weser-Port geschleppt, lag dort bis zum 13. August 2015, wurde dann zum Inneren Hafen Wilhelmshaven geschleppt und befindet sich dort nach wie vor.

Die Entladung des Schiffes (in der Verantwortung des Reeders) ist noch nicht abgeschlossen. Über die Planungen des Eigentümers hinsichtlich der künftigen Verwendung des Schiffes liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

8. a) In welchen Teilbereichen wurde nach Kenntnis der Bundesregierung wann und von wem eine explosive Atmosphäre mit welcher Zusammensetzung gemessen, und wann von wem an wen gemeldet, so dass eine Explosionsgefahr nicht ausgeschlossen werden konnte?

   b) Wie wurde nach Kenntnis der Bundesregierung wann von wem begründet, dass es zu einer chemischen Misch- bzw. Kreuzreaktion mit anderen Stoffen aus einem angrenzenden Laderaum gekommen sein könnte, so dass eine Explosionsgefahr nicht ausgeschlossen werden konnte?

   c) Wie wurde nach Kenntnis der Bundesregierung wann von wem begründet, dass es zu einer chemischen Misch- bzw. Kreuzreaktion mit anderen Stoffen aus einer vorherigen Beladung gekommen sein könnte, so dass eine Explosionsgefahr nicht ausgeschlossen werden konnte?

   d) Wie wurde nach Kenntnis der Bundesregierung wann von wem begründet, dass eine Explosionsgefahr nicht ausgeschlossen werden konnte, obwohl die von der Hitzeentwicklung betroffene Ladung der „Purple Beach“ (siehe Bundestagsdrucksache 18/5573, S. 2, „Zur Einstufung“) gar nicht „zur detonativen Umsetzung fähig“ ist?

Das eingesetzte Fact-Finding-Team hat am frühen Morgen des 26. Mai 2015 eine explosive Atmosphäre im Bereich der Ladeluke 3 gemessen und dieses Messergebnis über den On-Scene-Coordinator an den Havariestab weitergeleitet. Das Vorhandensein einer explosiven Atmosphäre als Ergebnis einer sorgfältig durch das Fact-Finding-Team vor Ort durchgeführten Messung floss sodann in die Lagebeurteilung mit ein.

Ergebnis der Lagebeurteilung der im Stab anwesenden Experten der chemischen Industrie (Hersteller), Fachberater der Feuerwehr und des Havariestabes war keine Explosionsgefahr des NPK-Düngers aus sich selbst heraus. Diese Schlussfolgerung erfolgte auf der Grundlage des Sicherheitsdatenblatts des NPK-Düngers NITROPHOSKA © und der Erkenntnisse des Herstellers. Eine Reaktionsgefahr mit anderen chemischen Substanzen bestand weiterhin.

9. a) Welche Ereignisse führten nach Kenntnis der Bundesregierung zur Entwicklung von Chlorwasserstoff und Chlor?

   b) Durch wen wurde nach Kenntnis der Bundesregierung, wann, mit welchem Messverfahren, wo und in welcher Konzentration Chlorwasserstoff oder Chlor gemessen?

Bei der thermischen Zersetzung von NITROPHOSKA © können laut Sicherheitsdatenblatt u. a. die Gase Chlor und Chlorwasserstoff entstehen.

Die Gase wurden vor Ort mit verschiedenen Messverfahren durch die Analytische Task Force des Bundesamts für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe (BBK) u. a. am 27. und 28. Mai 2015 nachgewiesen.

10. a) Welchen Vorrat an Kohlendioxid für den Einsatz als Feuerlöschmittel über die bordeigene Kohlendioxid-Löschanlage führte nach Kenntnis der Bundesregierung die „Purple Beach“ zu Beginn der Rauchentwicklung an Bord mit?

    b) Wie viel Kohlendioxid wurde nach Kenntnis der Bundesregierung über die bordeigene Kohlendioxid-Löschanlage wann, von wem (Besatzung oder Einsatzkräfte), auf wessen Anweisung hin und mit welchem Ergebnis für die Rauchentwicklung in welchen Laderaum der „Purple Beach“ eingeleitet?

Die „Purple Beach“ führte 140 Flaschen CO_2 á 45 kg zur Brandbekämpfung des Maschinenraumes und der Laderäume mit sich.

Der Kapitän hatte den Verschlusszustand des Laderaumes 3 der „Purple Beach“ angeordnet. Am 25. Mai 2015 wurden um 18:31 Uhr 46 Flaschen CO_2 von der Besatzung ausgelöst, 30 Minuten später weitere acht Flaschen. Durch die Besatzung erfolgte nach dem Löschversuch keine Aufklärung im Laderaum. Die Flutung mit CO_2 des Laderaumes 3 hat nicht dazu geführt, die chemische Reaktion der Ladung aufzuhalten.

11. Welche Temperaturmessungen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung an der Außenhaut, an den Laderaumschotten, im Rohrtunnel oder anderen Orten an Bord der „Purple Beach“ von wem, wann, und wo mit welchem Verfahren mit welchem Ergebnis durchgeführt?

Die Temperaturmessungen der Einsatzkräfte wurden mit Ferntemperaturmessgeräten und Wärmebildkameras durchgeführt. Am 26. Mai 2015 wurden von der ersteintreffenden Brandbekämpfungseinheit im benachbarten Laderaum 4 Wandtemperaturen von ca. 42°C gemessen.

Vor den Kühlmaßnahmen und der Löschwassereinleitung betrugen die Bordwandtemperaturen am 27. Mai 2015 im Bereich des Laderaums 3 an Steuerbord ca. 50°C und an Backbord zwischen 50°C und 60°C. Nach den Kühlmaßnahmen und der Löschwassereinleitung sank die Temperatur im Bereich des Laderaums 3 backbordseitig auf 26°C und an Steuerbord auf 22°C.

Am 30. Mai 2015 wurden 19°C und am 31. Mai 2015 17°C im Bereich des Laderaums 3 gemessen. Am Notliegeplatz wurde in dem betroffenen Bereich keine signifikante Temperaturerhöhung mehr festgestellt.

12. a) Welche Folge hat nach Kenntnis der Bundesregierung das Einleiten von Kohlendioxid in einen Laderaum mit dem Düngemittel Nitrophoska 15+15+15(+2S), in der durch Selbsterhitzung eine Temperatur unter der thermischen Zersetzungstemperatur entstanden ist?

    b) Ab welchem Zeitpunkt war nach Kenntnis der Bundesregierung die Ladungstemperatur in welchem Laderaum so hoch, dass die Ladung sich thermisch zersetzte?

Die Einleitung von Kohlendioxid in die Düngemittelladung ist als Löschmittel zwar ungeeignet, aber chemisch betrachtet weder hilfreich/wirksam noch schädlich.

Aufgrund des zwingend notwendigen Verschlusszustandes der Ladeluken besteht jedoch bei einer laufenden thermischen Zersetzung eine Verschärfung der Gefahrenlage, da das sich in großen Mengen bildende heiße Gas nicht abgeleitet wird und somit eine starke Erhitzung und Druckzunahme in der Ladeluke entsteht. Hiermit wird die thermische Zersetzung des Düngemittels noch verstärkt. Der

Einsatz von Kohlendioxid (Gas-Feuerlöschanlage) kann daher die Gefahrenlage verschärfen und ein (explosionsartiges) Bersten des Verschlusses der Ladeluken herbeiführen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 1a und 6 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/5573 verwiesen.

Die Initialtemperatur zum Starten der Reaktion und die weitere Reaktion waren bereits erreicht, bevor die Einsatzkräfte eintrafen. Genauere Erkenntnisse zum Zeitpunkt liegen dem HK nicht vor.

13. a) Bei wie vielen der Besatzungsmitglieder, die Reizungen der Atemwege und der Haut beschrieben hatten, wurde nach Kenntnis der Bundesregierung bei der medizinischen Untersuchung durch Fachärzte in welchem Umfang objektiv Symptome festgestellt, die durch den ausgetretenen Rauch verursacht worden waren?

b) Bei wie vielen Besatzungsmitgliedern wurde nach Kenntnis der Bundesregierung als Ergebnis der medizinischen Untersuchung durch Fachärzte wann wie lange eine Behandlung dieser Symptome durchgeführt?

20 Besatzungsmitglieder wurden nach der ärztlichen Sichtung vor Ort zur weiteren medizinischen Untersuchung in Krankenhäuser verbracht. Im Anschluss an die medizinische Untersuchung im Krankenhaus konnten sieben Besatzungsmitglieder noch am Tag der Einlieferung entlassen werden; 13 Besatzungsmitglieder sind über Nacht im Krankenhaus geblieben. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen sind der Bundesregierung nicht bekannt.

14. a) Welche Löschwassermengen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung von wem in welchem Zeitraum, und auf wessen Anweisung hin in welchen Laderaum eingeleitet?

b) Durch wen wurde nach Kenntnis der Bundesregierung in wessen Auftrag die Folge einer Einleitung von Löschwasser in welchen Laderaum für Stabilität und Festigkeit des Schiffes mit welchem Ergebnis vor Beginn und nach Beendigung berechnet?

c) Wie begründet die Bundesregierung, dass sich auch im Laderaum Nummer 2 Löschwasser befand, obwohl nur im Laderaum Nummer 3 Ladung von der Selbsterhitzung betroffen war?

Auf Anweisung des Havariestabes wurden von Feuerwehrkräften vom 27. Mai 2015 bis zum 29. Mai 2015 (mit Unterbrechung) 6500 Tonnen Seewasser in den Laderaum 3 eingeleitet.

Die Auswirkungen einer Einleitung von Löschwasser wurden im Auftrag des Havariestabes von der Klassifikationsgesellschaft DNV/GL hinsichtlich Stabilität und Festigkeit vorab berechnet.

Das Löschwasser konnte vermutlich durch eine vorher nicht bekannte Verbindung vom Laderaum 3 in den Laderaum 2 gelangen. Eine derartige Verbindung ist für diesen Schiffstyp unüblich und auch aus den Schiffsplänen nicht ersichtlich.

15. Welchen Wert hat nach Kenntnis der Bundesregierung die Düngemittelladung in den Laderäumen Nummer 2 und Nummer 3?

Im Rahmen der Verfolgung der Ansprüche der Bundesrepublik Deutschland wurde ein Sachverständigenbüro mit der Erstellung eines Wertgutachtens von Schiff und Ladung beauftragt. Dieses Gutachten liegt noch nicht vor.

16. a) Wann wurde nach Kenntnis der Bundesregierung durch welche staatliche Stelle Schiffsführung oder Reederei der „Purple Beach“ mit welchem Ergebnis zur Durchführung welcher Maßnahme zur Schadensabwehr und Schadensminderung aufgefordert?

    b) Welche Maßnahmen zur Schadensabwehr und Schadensminderung haben nach Kenntnis der Bundesregierung Schiffsführung oder Reederei der „Purple Beach“ mit welchem Ergebnis vorbereitet oder geplant, aus welchem Grund aber nicht durchgeführt?

    c) Welches Bergungs- oder andere Fachunternehmen wurde nach Kenntnis der Bundesregierung wann durch wen mit welchen Maßnahmen zur Schadensabwehr, Schadensminderung oder Schadensbeseitigung beauftragt?

    d) Wann wurde nach Kenntnis der Bundesregierung der Schiffsführung, der Besatzung, Vertretern der Reederei oder den von der Schiffsführung oder Reederei beauftragten Einsatzkräften ein Betreten des Schiffes aus welchem Grund für welchen Zeitraum verweigert?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 3a bis 3c der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/5573 verwiesen.

Von der Schiffsführung wurde als Erstmaßnahme am 25. Mai 2015 das Herstellen des Verschlusszustands des Laderaumes 3 veranlasst und Kohlendioxid eingeleitet. Angesichts der immer massiveren Rauchgasentwicklung wurde vom Kapitän der „Purple Beach“ am frühen Morgen des 26. Mai 2015 die Evakuierung seines Schiffes veranlasst.

Alle Maßnahmen zur unmittelbaren Gefahrenabwehr einschließlich der Zuweisung eines Notliegeplatzes wurden vom Havariestab veranlasst (siehe Antwort zu Frage 8a der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/5573). Die Maßnahmen des Havariestabes erfolgten in direkter Abstimmung mit der Reederei der „Purple Beach“. Hierzu waren ständig mindestens zwei Vertreter der Reederei in Cuxhaven vor Ort.

Alle weiteren Maßnahmen, beginnend mit dem Schleppen zum Notliegeplatz, wurden von der Reederei in Abstimmung mit dem HK direkt geplant und beauftragt.

Die Reederei hat die Firma Schramm Group mit dem Schleppen der „Purple Beach“ von der Ankerposition zum Notliegeplatz und der Gestellung einer fachkundigen Überführungscrew beauftragt. Dafür bediente sich die Firma Schramm u. a. Schleppschiffe der Bugsier-, Reederei- und Bergungs-Gesellschaft GmbH und Co. KG.

Alle Maßnahmen am Notliegeplatz wurden von der Reederei direkt veranlasst, bzw. Fachfirmen durch diese beauftragt. Detailkenntnisse liegen der Bundesregierung nicht vor.

Aufgrund der kontaminierten Oberflächen und der gefährlichen Atmosphäre in den Aufbauten konnte das Schiff zunächst nur von besonders geschützten und geschulten Personen betreten werden. Am 10. Juni 2015 wurde schließlich das Betreten des Schiffes für alle beauftragten Sachverständigen und Gutachter freigegeben.

17. a) Wie unterscheiden sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Alarmsignale „Generalalarm“ und „Verlassen des Schiffes“ optisch, akustisch und inhaltlich?

    b) Wann wurde nach Kenntnis der Bundesregierung an Bord der „Purple Beach“ von wem aus welchem Grund das Alarmsignale „Generalalarm“, wann von wem aus welchem Grund das Alarmsignal „Verlassen des Schiffes“ ausgelöst?

Der Generalalarm besteht aus einer Folge von sieben kurzen Tönen und einem langen Ton, die mit dem Signalgeberautomaten oder per Tyfon gegeben wird. Dieser Alarm ist international durch Kapitel III Regel 37 der Anlage zum Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) und Abschnitt 7.2 des Internationalen Rettungsmittel-Codes (Life Saving Appliances Code (LSA-Code)) vorgeschrieben.

Die Besatzung wurde aufgrund des Gasaustrittes am Morgen des 26. Mai 2015 durch Auslösen des Generalalarms vom Kapitän zum Verlassen des Schiffes aufgefordert. Sie wurde auf die umliegenden Rettungseinheiten von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger evakuiert.

18. In welchem Umfang führten nach Kenntnis der Bundesregierung wie viele Besatzungsmitglieder der „Purple Beach“ Reisegepäck, Ersatzkleidung, Ausweispapiere oder andere persönlichen Gegenstände beim Verlassen des Schiffes mit sich?

Aufgrund der Anweisung des Kapitäns der „Purple Beach“, den Havaristen unverzüglich zu verlassen, war es der Besatzung nicht möglich, Reisegepäck sowie Ersatzkleidung mitzunehmen.

Die Ausweispapiere der Besatzungsmitglieder wurden vom Kapitän vorgelegt.

19. a) Auf welcher Position ankerte nach Kenntnis der Bundesregierung die M/S „Purple Beach“, aus welchem Grund und von wem war diese Ankerung angewiesen und diese Position zugewiesen worden?

    b) Wie weit (Distanz und Richtung) ist nach Kenntnis der Bundesregierung diese Ankerposition von Helgoland, Wangerooge, Cuxhaven, Wilhelmshaven, Bremerhaven, Büsum, Husum, Emden, Aurich und Norddeich entfernt?

    c) An welchen Standorten wurden nach Kenntnis der Bundesregierung im Zusammenhang mit der Selbsterhitzung an Bord der „Purple Beach“ wann von wem, mit welchen Messgeräten, in welchem Zeitraum und mit welchen Messergebnissen (Schadstoff und Konzentration) an Land Messstellen eingerichtet?

    d) Wie weit (Distanz und Richtung) war nach Kenntnis der Bundesregierung die Ankerposition der „Purple Beach“ von welchem dieser Standorte entfernt?

Ankerposition: φ: 54° 03,77‘ N λ: 007° 28,0‘ E

Diese Position wurde durch das Fahrzeug eigenständig aufgesucht.

Distanzen in Seemeilen:	Helgoland	16,5
	Wangerooge	21,5
	Cuxhaven	44

Wilhelmshaven	41
Bremerhaven	50
Büsum	50
Husum	61
Emden	43
Aurich	36
Norddeich	29

Es wurde an den folgenden Standorten an Land auf nitrose Gase, Chlor, Chlorwasserstoff, Schwefeldioxid und Ammoniak gemessen.

Anzahl Stationen	Ort	Datum
4	Cuxhaven (Kugelbake, Duhnen, Sahlenburg, Arensch)	27./28.05.
1	Wremen	27./28.05.
8	Bremerhaven (Stresemannstrasse, Lutherstrasse, Danziger Strasse, Fehrmoorweg, Wilhelmshavener Strasse, Strehlitzer Strasse, Wurster Strasse / Cherbourger Strasse, Weddewarden)	27./28.05.
1	Langen	27./28.05.
1	Nordenham	27./28.05.
1	Tettens	27./28.05.
1	Burhave	27./28.05.
1	Tossens	27./28.05.
1	Eckwarder Hörnung	27./28.05.
1	Varel	27.05.
1	Wilhelmshaven	27.05.
1	Wangerooge (Ost)	27.05.
1	Harlesiel	27.05.
1	Neuharlingersiel	27.05.
1	Bensersiel	27.05.
1	Helgoland	27./28.05.

Für die Messung wurden Prüfröhrchen verwendet. Die Messungen wurden von den ABC-Zügen der Feuerwehren durchgeführt. Alle Messwerte lagen unterhalb der Nachweisgrenze der verwendeten Röhrchen. Die Positionen und Entfernungen zum Unfallort können einer amtlichen Topographischen Karte oder Seekarte entnommen werden.

Die Informationen zur Ankerposition können der amtlichen deutschen Seekarte Nr. 50 (Deutsche Bucht) entnommen werden.

20. Wie viele Anfragen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung von wie vielen Bürgern aus welchen Städten oder Landkreisen, mit welchem Inhalt und welchem Ergebnis von wie vielen Bearbeitern bei dem eingerichteten Bürgertelefon bearbeitet?

Insbesondere am 27. und 28. Mai 2015 wurden von der Stabsstelle für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit des HKs Anfragen in beträchtlicher Anzahl bearbeitet. Die Aufgabe wurde wechselweise − je nach Aufkommen − von bis zu drei Mitarbeitern wahrgenommen. Informationsbedarf bestand bei den Themenfeldern Gesundheit, Tourismus und Einsatzverlauf.

Die Telekommunikations-Verbindungsdaten eingehender Anrufe werden nicht gespeichert. Eine detaillierte Anruferliste und die Zuordnung nach Landkreisen/Städten ist daher nicht möglich.

21. Aus welchem Grund wurde nach Kenntnis der Bundesregierung die Verbringung des Schiffes vom Ankerplatz zum Notliegeplatz nicht von der Besatzung, sondern von einer Überführungsbesatzung durchgeführt?

Es wird auf die Antwort zu Frage 16 verwiesen.

22. Mit welchen von wem angeforderten staatlichen Wasserfahrzeugen mit welcher Schlepp- und Feuerlöschleistung, mit welcher Besatzungsstärke und wie vielen zusätzlich an Bord eingeschifften Einsatzkräften wurde nach Kenntnis der Bundesregierung der aus wie vielen Schleppern mit welcher Schlepp- und Feuerlöschleistung, mit wie vielen Besatzungsmitgliedern bestehende Schleppverband vom Ankerplatz zum Notliegeplatz in welchem Zeitraum auf welchem Streckenabschnitt aus welchem Grund begleitet?

Der Havarist „Purple Beach“ wurde von der Tiefwasserreede zum Jade-Weser-Port geschleppt. Der Schleppzug wurde von den bundeseigenen Mehrzweckfahrzeugen (MZS) „Neuwerk“ (Besatzung: 16 Personen, 113 to Pfahlzug und mit Feuerlöschkapazitäten von 2 x 1200m^3 und 2 x 300m^3), „Mellum“ (Besatzung: 16 Personen, 100 to Pfahlzug und mit Feuerlöschkapazitäten von 1 x 1200m^3, 1 x 150m^3 und 4 x 240m^3) und ab Schillig-Reede zusätzlich noch vom Gasschutzschiff „Gustav Meyer“ (Besatzung: 11 Personen, Feuerlöschkapazitäten von 2 x 330m^3) im Rahmen der schifffahrtspolizeilichen Aufgaben nach Seeaufgabengesetz begleitet.

Der Schleppauftrag wurde von der Firma Schramm Group, Brunsbüttel durchgeführt. Den Auflagen der Schifffahrtspolizeilichen Genehmigung (Nr. 09/15) des Wasser-und Schifffahrtsamtes Wilhelmshaven für diesen außergewöhnlichen Schleppzug entsprechend, waren die Schlepper „Bugsier 10“ (Besatzung: 3 Personen, Pfahlzug: 86 to, Feuerlöscheinrichtung nach Klassifikation) als Kopfschlepper, „Wolf“ (Besatzung: 3 Personen, Pfahlzug: 46 to) als Steuerschlepper und der Schlepper „Stella“ (Besatzung: 3 Personen, Pfahlzug: 52 to, Feuerlöscheinrichtung nach Klassifikation) als Begleitschlepper beteiligt. Der Beginn der Seereise auf der Tiefwasserreede war um 08:35 Uhr am 1. Juni 2015 und das Ende der Seereise war um 19:58 Uhr am 1. Juni 2015 im Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven

23. Von welcher staatlichen Einrichtung wurde nach Kenntnis der Bundesregierung auf welcher Rechtsgrundlage, mit welcher Begründung, in welcher Höhe und mit welchem Ergebnis von Schiffsführung, Reederei, Versicherung oder anderen Beteiligten die Zahlung einer Sicherheitsleistung vor Anlaufen des Notliegeplatzes, vor dem Zugang zum Schiff oder zu einem anderen Zeitpunkt gefordert?

Die GDWS Außenstelle Nord forderte für den geleisteten Aufwand des Bundes und der Küstenländer auf der Grundlage einer vorläufigen Kostenschätzung des HKs von den Schiffseignern eine Garantieerklärung (Letter of Undertaking) in Höhe von 5,35 Mio. Euro, die durch den Versicherer geleistet wurde. In Betracht kommen verschiedene Rechtsgrundlagen.

24. a) Welche und wie viele externe Sachverständige und Dienstleister hatte das HK im Rahmen der Gefahrenabwehr sowie der Bergung des Frachters „Purple Beach" mit welchen Kosten beauftragt?

Neben Experten von verschieden Bundes- und Landesbehörden wurden die nachstehenden privaten Sachverständige und Dienstleister vom HK beauftragt:

- DNVGL ERS- Service Durchführung- von Stabilitäts- und Festigkeitsberechnungen (siehe Antwort zu Frage 14 Kosten: 5 890,50 Euro
- Möller Survey Marine GmbH & Co. KG Erstellung eines Wertgutachtens für Schiff und Ladung (siehe Antwort zu Frage 15). Kosten: Es liegt noch keine Rechnung vor.
- Eurochemgroup Antwerpen Chemiker des Herstellers des Düngemittels Nitrophoska® 15+15+15 (+2S) Kosten: ohne Berechnung
- Reederei MAXX Reedereivertreter „Purple Beach" als Ansprechpartner des Stabes in Cuxhaven. Kosten: ohne Berechnung

b) Wie wird die Arbeit der externen Sachverständigen und Dienstleister nach jedem Auftrag bewertet, und welche Konsequenzen werden danach jeweils gegebenenfalls gezogen?

25. Welche Planungen des HK gibt es, wie zukünftig mit ähnlichen komplexen Schadensfällen umzugehen ist und ist vorgesehen, die Vorgehensweise zukünftig anzupassen, und wenn ja, inwieweit, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 24b und 25 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach jedem Einsatz wird eine umfangreiche Nachbereitung mit den am Einsatz Beteiligten durchgeführt. Die gewonnenen Erkenntnisse fließen in die Weiterentwicklung der Fachkonzepte des HKs und in die künftige Zusammenarbeit mit externen Sachverständigen und anderer hinzugezogenen Dienstleistern ein.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333